IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 18)
z dnia 28 stycznia 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 18)

28 stycznia 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury oraz p.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na temat zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego i efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Janusz Janiszewski** p.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli ze współpracownikiem, **Przemysław Ciszak** radca prawny w PKP SA, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam pana ministra Horałę, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Stwierdzam kworum. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego i efektywnego zarządzania przestrzenią lotniczą.

Czy są uwagi do porządku obrad? Nie widzę. W związku z czym przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana ministra o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za zaproszenie. Temat zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej, jak i efektywności działań z tym związanych jest niewątpliwie bardzo ważny. Dobrze, że Komisja się nim zainteresowała, zwłaszcza że w ostatnich czasach był to temat, który zaistniał w debacie publicznej, nie zawsze zgodnie z faktami. Dużo było – nie powiem, że dezinformacji, ale niepełnej zgodności sądów z faktami. W klasycznej definicji przyjęło się to uważać za definicję prawdy. Dlatego będzie okazja, żeby przedstawić posłom na posiedzeniu Komisji prawdę, sytuację faktyczną. Jednocześnie z góry przepraszam, że nasz zespół jest niepełny. W tym momencie trwa posiedzenie sztabu kryzysowego w Rządowym Centrum Bezpieczeństwa dotyczące rozprzestrzeniania się wirusa z Chin. Komponent lotniskowy jest bardzo istotnym zjawiskiem, więc musieliśmy rozdwoić nasz zespół na te dwie okoliczności.

Szanowni państwo, ja tytułem wstępu, później oddam głos przede wszystkim panu prezesowi Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, również panu prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego, którzy rozwiną w szczegółach moje wystąpienie. Tytułem wstępu chciałem stwierdzić, że generalnie rzecz biorąc bezpieczeństwo ruchu w polskiej przestrzeni powietrznej nie jest i nie było zagrożone. Nie występowały incydenty, które można by ocenić jako w istotny czy nadzwyczajny sposób wprowadzające niebezpieczeństwo w ruchu powietrznym. Wszelkie wskaźniki potwierdzają, że efektywność i skuteczność funkcjonowania jest dobra lub bardzo dobra. Ministerstwo, sprawując nadzór, sprawdziło, iż wszelkie procedury czy instrukcje, które obowiązują Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, są aktualne, a także uzgadniane z odpowiednimi instytucjami. Przykładowo

instrukcja bezpieczeństwa pożarowego – z Państwową Strażą Pożarną. Jest to kwestia również zobowiązań międzynarodowych wynikających ze współpracy z międzynarodowymi instytucjami, z innymi krajowymi agencjami żeglugi powietrznej. Tutaj uzgodnienia też są na bieżąco aktualizowane. Nie stwierdziliśmy naruszeń w tym obszarze. Tyle tytułem niezwykle krótkiego wstępu. Bardzo proszę pana prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o rozwinięcie.

P.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest instytucją, która w swojej misji ma przede wszystkim zabezpieczenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Jest to jeden z najważniejszych aspektów, jakie prowadzimy od 2007 r. jako Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Działamy i funkcjonujemy również w ramach tzw. schematu skuteczności działania, czyli prawodawstwa Unii Europejskiej, które w pełni reguluje funkcjonowanie jednostek zapewniających służbę żeglugi powietrznej. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej podlega tym samym zasadom co inne podmioty w ramach jednolitego europejskiego nieba, które zostało utworzone i które jest tworzone w Europie na podstawie rozporządzeń ramowych przyjętych w marcu 2004 r.

Jako instytucja lotnicza Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest instytucją samodoskonalącą się, uczącą się na zdarzeniach, jakie mają miejsce. Dlatego poziom bezpieczeństwa jest nieustannie podnoszony i wszelkiego rodzaju inwestycje, jak i działania operacyjne są stricte skierowane na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa przy jednocześnie jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się ruchów lotniczych w Europie, gdyż dynamika wzrostu natężenia ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej jest trzykrotnie wyższa w stosunku do Europy Zachodniej. W 2018 r. było to ponad 10% wzrostu natężenia ruchu lotniczego, a w 2019 r. praktycznie blisko 5% wzrostu natężenia ruchu lotniczego, co stanowi tempo trzykrotnie wyższe niż w Europie Zachodniej. Zgodnie z wszelkimi badaniami, jakie prowadzimy zarówno wewnątrz organizacji, jak i przy współudziale organizacji europejskich m.in. CANSO czy też Eurocontrol, nasz wskaźnik na koniec okresu referencyjnego drugiego, czyli okresu odniesienia, w latach 2015–2019, wzrósł do wymaganego poziomu D. Mamy czterostopniową skalę, jeśli chodzi o poziom dojrzałości systemu zarządzania bezpieczeństwem w Europie. Poziom ten będzie weryfikowany przez najbliższe pół roku przez międzynarodową organizację EASA. Jest to organizacja do spraw bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Takie badanie zostanie przeprowadzone. Nasz raport będzie zatwierdzony do końca pierwszego półrocza 2020 r.

Tak jak wspomniał pan minister, jeśli chodzi o inne zadania, jakie mamy do wykonania oprócz zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa – to jest również spełnienie tzw. współczynników efektywności kosztowej, operacyjnej i środowiskowej. Rok 2019 zakończyliśmy na poziomie 0,19 minuty średniego opóźnienia na jedną operację lotniczą. To daje wynik około 6–7 sekund na jedną operację lotniczą, a takich operacji lotniczych zostało wykonanych w 2019 r. milion. Mówimy o operacjach płatnych, tzw. IFR, czyli o lotnictwie komercyjnym. Jeśli chodzi o współczynnik dotyczący efektywności kosztowej, wypełniliśmy go na takim poziomie, jaki był przewidziany zgodnie ze zrewidowanym planem skuteczności działania, a rewizja taka została dokonana w latach 2016–2017.

Generalnie jeśli chodzi o główne współczynniki, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej znajduje się w czołówce europejskich usługodawców służby ruchu lotniczego, czego przykładem jest pomoc, o jaką zostaliśmy poproszeni w latach 2018–2019 przez europejską agencję Eurocontrol w celu rozładowania europejskiego korka na niebie. Polska w roku 2018, jak i w roku 2019 przejęła część ruchu, który przelatywał przez południową część Niemiec. W związku z tym że ta przestrzeń była zatłoczona, operacje ruchu lotniczego zostały przeniesione nad nasz kraj, a następnie odbywały się nad Polską i nad północnymi Niemcami, w wyniku czego przejęliśmy dziennie około 100–150 dodatkowych operacji. Jak wspomniałem, mamy średnie opóźnienie 0,19 minuty na jedną operację lotniczą. Średnie opóźnienie w Unii Europejskiej, w krajach Europy Zachodniej, w 2019 r. to 1,66 minuty. Jesteśmy jedną z najbardziej efektywnych i produktywnych służb kon-

troli ruchu lotniczego europejskiego nieba. Oczywiście można powiedzieć, że są to wyniki bardzo dobre, ale nie poprzestajemy na tym z tego względu, że zmiany, jakie są procedowane przez Komisję Europejską i jakie będą wdrażane, dotyczące nowej architektury europejskiego nieba, będą wymagać od nas, abyśmy byli instytucją elastyczną, umiejącą znaleźć się w nowym środowisku biznesowym i nastawioną na realizację przede wszystkim trzech podstawowych celów. Pierwszy to jest zapewnienie tego samego poziomu bezpieczeństwa przy dziesięciokrotnym wzroście natężenia ruchu lotniczego. A przewiduje się, że w 2030 r. ruch lotniczy w polskiej przestrzeni powietrznej będzie wynosił ponad 1,5 mln operacji lotniczych. W przeciągu najbliższych pięciu lat staniemy się ósmą przestrzenią powietrzną Unii Europejskiej. Następna rzecz, jaką będziemy musieli realizować, to inwestycje w nowoczesną infrastrukturę, ale już nie infrastrukturę polegającą na tworzeniu i wylewaniu betonu, ale infrastrukturę polegającą na pełnej cyfryzacji i byciu częścią jednolitej cyfrowej europejskiej przestrzeni powietrznej. Dlatego jesteśmy w momencie, kiedy negocjujemy nowy plan skuteczności działania, czyli biznesplan Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na lata 2020–2024, który wyniesie około 6 mld złotych polskich. Takie negocjacje, ostateczne spotkanie, będziemy odbywać razem z prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego już w czwartek 30 stycznia w Brukseli, gdzie będziemy z Komisją Europejską negocjować nasze stawki, czyli opłaty za zapewnienie służb nawigacyjnych w polskiej przestrzeni powietrznej, dzięki czemu staniemy się jednym z sześciu usługodawców służb ruchu lotniczego w Unii Europejskiej. Taki cel stworzyliśmy w PAŻP-ie jako jeden z głównych celów strategicznych w latach 2018–2019 i będzie to realizowane przez najbliższe pięć lat, w okresie referencyjnym trzecim.

To jest taki główny obraz tego, co się dzieje i co będziemy realizować w najbliższym czasie. Oczywiście to wymaga instytucji, która jest nastawiona przede wszystkim na efektywność operacyjną. W dużej mierze taką efektywność operacyjną już się udało uzyskać, ale oczywiście będzie to wymagać od nas kolejnych zmian oraz kolejnej pracy i realizacji tego, co nakłada na nas Komisja Europejska. My podlegamy nie tylko prawu krajowemu, ale przede wszystkim podlegamy prawu Unii Europejskiej – jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Zatem po pierwsze, duże inwestycje, które wyniosą na lata 2020–2024 prawie 1,5 mld polskich złotych. Całkowity budżet Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej ma wynieść około 6 mld zł, z czego 3,86 mld to są stricte koszty osobowe, jakie zostaną poniesione przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej w ciągu najbliższych pięciu lat. Jeśli chodzi o stan osobowy, operacyjny, w tym przede wszystkim kontrolerów ruchu lotniczego, na dzień dzisiejszy jest to liczba ponad 590 osób. Na kolejne lata, ze względu na planowany wzrost natężenia ruchu lotniczego na poziomie 30%, co przypomnę, jest jedną z największych dynamik w Unii Europejskiej, wzrost zatrudnienia w aspekcie operacyjnym wyniesie około 140 nowych licencji, czyli kontrolerów ruchu lotniczego, którzy są niezbędni do obsługi wzrastającego natężenia ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej oraz w europejskiej przestrzeni powietrznej. Tak jak powiedziałem wcześniej, jesteśmy częścią całej sieci w ramach jednolitego europejskiego nieba. To jest taki krótki obraz tego, gdzie jesteśmy dzisiaj, co nas czeka i w jaki sposób będziemy musieli się zmieniać jako organizacja nowoczesna, nastawiona na osiąganie określonych wyników operacyjnych przy zachowaniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa w polskiej przestrzeni powietrznej i w europejskiej przestrzeni powietrznej. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Sekundkę, jeżeli mógłbym jeszcze poprosić w ramach mojej wypowiedzi dwa słowa od prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, bo jest to organ uprawniający do nadzoru i kontroli – żeby w dwóch słowach scharakteryzował wyniki kontroli i nadzoru, jaki i ULC prowadzi wobec Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, panowie posłowie, szanowni państwo, my jako ULC prowadzimy bieżący nadzór na działalnością PAŻP-u, szczególnie w tym obszarze związanym z bezpieczeństwem, zarówno w formie kontroli planowanych, jak i kontroli doraźnych. W ostatnim czasie przeprowadziliśmy dwie takie kontrole doraźne. W wyniku tych kontroli nie ma żadnych przesłanek do tego, aby pokazać, że jest jakieś zagrożenie bezpieczeństwa. Odnosząc się do słów pana prezesa Janiszewskiego – w czwartek będziemy spotykać się z Komisją Europejską. Komisja Europejska na najbliższe pięć lat wyznacza współczynniki – gdzie poszczególne kraje członkowskie w zakresie takich służb jak PAŻP powinny być zgodne z tymi współczynnikami w kilku obszarach. My jako Urząd Lotnictwa Cywilnego wspólnie z ministerstwem przedstawiamy te współczynniki, tzw. plan skuteczności działania. Z informacji, które już dostaliśmy przed czwartkowym spotkaniem, wynika, że przedstawione, zaproponowane współczynniki na kolejne pięć lat w zakresie bezpieczeństwa są zgodne ze współczynnikami europejskimi, czyli tymi, których Komisja Europejska oczekuje od poszczególnych „PAŻP-ów". Są inne obszary, takie jak efektywność kosztowa, gdzie tutaj może nie mamy takiego samego zdania jak Komisja Europejska, natomiast jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa, jesteśmy zgodni z trendem i z oczekiwaniami Komisji Europejskiej. To już wiemy na tym etapie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, jeszcze pan prezes.

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jedno uzupełnienie dotyczące efektywności kosztowej. Jesteśmy krajem rozwijającym się, o niezwykłej dynamice wzrostu natężenia ruchu lotniczego. Kraje starej Unii Europejskiej startowały z zupełnie innych poziomów finansowych w stosunku do Polski. Średni tzw. unit rate, czyli opłata jednostkowa, która jest potem przeliczana w odpowiednim algorytmie całej opłaty dotyczącej przelotu i nawigacji wobec statków powietrznych, była trzykrotnie wyższa w stosunku do Polski. Przypomnę, Polska w roku 2016, przed rewizją, miała stawkę na poziomie 33 euro, Niemcy mieli na poziomie prawie 80 euro, Wielka Brytania to poziom prawie 100 euro, Szwajcaria to poziom prawie 100 euro. Po rewizji planu skuteczności działania udało się podnieść stawkę na poziom około 40 euro. Dzisiaj stawka, jaka jest zaproponowana na okres referencyjny, czyli lata 2020–2024, to jest 45 euro. Średnia europejska jest w granicach 50 euro. Tak że nieustannie robimy progres, po to aby w odpowiedni sposób zainwestować w infrastrukturę nawigacyjną oraz infrastrukturę cyfrową, która będzie budować przyszłe europejskie niebo i nasze polskie niebo, gdzie – tak jak powiedziałem wcześniej – chcemy być szóstym usługodawcą Unii Europejskiej. Myślę, że Polska w pełni na to zasługuje, aby w taki sposób inwestować i tak kreować swoją politykę finansową, abyśmy mogli zrealizować nasze najwyższe strategiczne cele. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Pan przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Przede wszystkim chciałem podziękować za tę syntetyczną informację. Korzystając z państwa obecności i wiedzy, chciałbym zapytać o kwestie konsekwencji, szczególnie dla polskiej przestrzeni powietrznej, jaki i Unii Europejskiej, w związku z zestrzeleniem ukraińskiego samolotu pasażerskiego nad obszarem Ukrainy, który jest w tej chwili w rękach separatystów. Czy po tym zestrzeleniu doszło do pewnych zmian? Jeśli tak – to jakich? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Pan prezes.

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, incydent miał bardzo znaczący wpływ, w szczególności na polską przestrzeń powietrzną, gdyż dosłownie tydzień po zaistniałym zdarzeniu kompletnie zmieniła się struktura potoków ruchowych. Cały ruch dalekowschodni, który odbywał swój przelot nad Ukrainą, a następnie nad polską przestrzenią, został przeniesiony na południe Europy i skierował się w stronę Turcji, Bułgarii, Rumunii oraz Węgier. W wyniku tego nastąpił spadek ruchu w polskiej przestrzeni powietrznej w ujęciu tzw. jednostek usługowych, czyli to, co generuje przychód. Tak naprawdę ruch zmniejszył się o prawie 11%, co zagrażało utratą płynności finansowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Dlatego 23 grudnia 2015 r. rozpoczęliśmy proces rewizji planu skuteczności działania, czyli biznesplanu, gdzie dokonaliśmy zmian w planowanym ruchu, w planowanych przychodach i dzięki temu udało się uzyskać dodatkowe pół miliarda złotych na lata 2017, 2018, 2019. Mogę powiedzieć, że do dnia dzisiejszego ta sytuacja nie ustabilizowała się.

Kolejnym elementem i faktem, który nastąpił, było przeniesienie się ruchu rosyjskiego nad południowo-wschodnią część naszej przestrzeni, czyli dokładnie mniej więcej nad Lublin, Rzeszów i potem dalej na południe w kierunku Słowacji. Spowodowało to przede wszystkim bardzo duży przyrost ruchu, który był niskopłatny, zajmował naszą przestrzeń i powodował wzrost opóźnień. Jeśli chodzi o ten fragment polskiej przestrzeni powietrznej, opóźnienia w roku 2014 dokładnie tydzień po zestrzeleniu wzrosły praktycznie dziesięciokrotnie. Ta sytuacja do dnia dzisiejszego się nie ustabilizowała, ale jak państwo spojrzycie na nasze wyniki operacyjne i na opóźnienia przypadające na jedną operację lotniczą, które mamy dzisiaj, czyli zaledwie 6–7 sekund, to świadczą one o tym, że nasze siły operacyjne, nasz staff operacyjny i nasze procedury są na tyle przygotowane, że możemy w sposób elastyczny i dynamiczny reagować na zmiany struktury potoków ruchowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Panie przewodniczący, szanowni goście, Wysoka Komisjo, mam kilka pytań. Pierwsze pytanie do pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Pan prezes wspomniał o dwóch doraźnych kontrolach prowadzonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, że nie wykazały żadnych nieprawidłowości mogących wpływać na bezpieczeństwo. Jako osobie zajmującej się bezpieczeństwem – kiedyś współpracowaliśmy, panie prezesie – zawsze zapala mi się lampka, jeżeli kontrola nie wykazuje żadnych niezgodności. Nie po to są kontrole, żeby nie wykazywać niezgodności, tylko żeby pomagać. Pytanie jest uszczegóławiające. Czy rzeczywiście w ogóle nie było niezgodności? A jeżeli były stwierdzone, to którego poziomu? To jest pierwsze pytanie. Potem będą następne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes ULC Piotr Samson:

W swojej wypowiedzi chciałem przekazać, że nie stwierdzono bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa. Natomiast jeśli chodzi o konkretne wyniki kontroli, to zgodnie z przepisem 29c ustawy o prawie lotniczym nie jesteśmy upoważnieni do tego, żeby podawać do publicznej wiadomości takie informacje. W tym momencie, biorąc pod uwagę, że to jest transmitowane, jest to podanie do publicznej wiadomości. W związku z tym bardzo prosimy, jeżeli Komisja widzi taką potrzebę, aby skierować do mnie takie zapytanie, wówczas w innym trybie będziemy starać się udzielić takiej odpowiedzi.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Rozumiem, że tak będzie zdecydowanie lepiej. Natomiast mam pytanie do pana prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Pan prezes

wspomniał o inwestycjach do 2024 r. Padła kwota 1,5 mld zł na inwestycje. Rozumiem, że zgodnie z planami, są środki przewidziane na te inwestycje i na wzrost wynagrodzeń, bo chyba będzie 140 nowych etatów w związku z planowanym rozwojem ruchu lotniczego. Czy te środki są zabezpieczone, czy przewidziane, że będzie coś takiego? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Na jakim poziomie zostały zrealizowane zaplanowane na 2019 r. inwestycje Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej?

W zasadzie jeszcze jedno pytanie. Ile jest w tej chwili toczących się sporów zbiorowych ze związkami zawodowymi w PAŻP-ie? Słyszymy o tym, że są jakieś konflikty czy spór. Ile jest w tej chwili takich toczących się sporów zbiorowych ze związkami? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, panie prezesie.

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Dziękuje. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odpowiadając na pytania, zaczynając od pierwszego – jeśli chodzi o zabezpieczenie, to musimy mieć świadomość tego, że PAŻP działa w reżimach trzech planów dotyczących funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Pierwszy reżim jest związany z przepisami Unii Europejskiej, a dokładnie z rozporządzeniem 2019/317, dotyczącym schematu skuteczności działania. Następnie jest to ustawa o finansach publicznych, plany roczne i pięcioletnie oraz ustawa o PAŻP. To jest ten system, w którym funkcjonujemy jako planowanie. Co do zabezpieczenia środków – po to jest to spotkanie 30 stycznia, które odbędziemy razem z prezesem Samsonem, dotyczące planów skuteczności działania, czyli biznesplanu funkcjonowania PAŻP-u do końca 2024 r. Zgodnie z komitologią i z przewidywaniami Komisji Europejskiej do końca marca powinniśmy otrzymać ostateczną odpowiedź, na jakim poziomie będą się kształtować tzw. opłaty trasowe, en-route, oraz opłaty terminalowe na zapewnianie służb żeglugi powietrznej. Oczywiście jest to uzależnione również od poziomu ruchu, jaki jest zaplanowany, oraz od wykonanego ruchu.

Pan przewodniczący Król zapytał tutaj, jaki wpływ miała Ukraina. Ukraina miała gigantyczny wpływ na funkcjonowanie budżetu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w okresie referencyjnym drugim. Dzisiaj już jesteśmy na etapie przewidywań co do sytuacji, jaka ma miejsce w Iranie, Iraku i w Zatoce Omańskiej. Mamy duże wątpliwości. Jeżeli taka sytuacja się utrzyma, jaka jest dzisiaj, i dojdzie do ewentualnej eskalacji konfliktu w tym rejonie, może mieć to ogromny wpływ na funkcjonowanie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz na przyszły budżet. Wstępne obliczenia, jakie prowadziliśmy, to spadek ruchu na poziomie 17–20% w polskiej przestrzeni powietrznej, co przekładać się może na spadek przychodów w granicach około 50 mln zł rocznie.

Drodzy państwo, my funkcjonujemy w takim a nie innym reżimie, gdzie tak naprawdę opieramy się na określonych założeniach. Te założenia to po pierwsze koszty, które są związane z nakładami inwestycyjnymi oraz kosztami osobowymi. Funkcjonowanie takich organizacji jak PAŻP w Europie charakteryzuje się następującą strukturą finansową, gdzie około 60–70% wszystkich kosztów w danym budżecie są to koszty osobowe, ponieważ jesteśmy instytucjami zapewniającymi służby, jesteśmy służbą. Pozostałe 40–30% to są nakłady inwestycyjne, ale są to określone założenia polegające na kosztach, nakładach inwestycyjnych oraz na poziomie ruchu i struktury ruchowej. Nie dostajemy pieniędzy za przysłowiową sztukę samolotu, tylko dostajemy zapłatę za przeleciany dystans pomiędzy punktem A i B. Faktycznie przeleciany dystans, czyli odległość ortodromiczną pomiędzy punktem wejściowym a wyjściowym w polskiej przestrzeni powietrznej, oraz za maksymalną masę startową danego statku powietrznego. Mówiąc obrazowo, najwięcej pieniędzy otrzymujemy za największe, najcięższe samoloty, które odbywają swoje przyloty na trasie mniej więcej od Rzeszowa po Bornholm. Wówczas opłata za nasze usługi wynosi około 4 tys. zł za taki przelot. Dlatego mówię, że jest to określone hipotetyczne założenie na podstawie danych przekazywanych przez Eurocontrol STATFOR, ponieważ zgodnie z przepisami, opieramy się na prognozie ruchu

przedstawioną przez STATFOR, czyli przez Eurocontrol, i w tym momencie dopasowujemy swoje potencjalne koszty na dany okres referencyjny, czyli w tym przypadku na okres referencyjny trzeci, czyli lata 2020–2024.

Jeśli chodzi o inwestycje, tak jak pan poseł wspomniał, planujemy 1,5 mld zł. Co do realizacji – w tym roku zrealizowaliśmy prawie 205 mln zł inwestycji, co jest bardzo dużym przyspieszeniem w stosunku do tego, co mieliśmy w roku 2018. Przypomnę, że pierwsze pół roku 2018 to stan realizacji inwestycji zaledwie na poziomie około 39 mln zł w stosunku do zaplanowanych 240 mln zł na rok 2018. W następnym półroczu, tj. od 10 lipca 2018 r., kiedy przyjąłem funkcję prezesa w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, nastąpiło znaczące przyspieszenie realizacji tych inwestycji, ponieważ w następnym półroczu zrealizowaliśmy już plus 130 mln zł, czyli była to suma około 170 mln zł realizacji inwestycji w 2018 r. W 2019 r. jest około 205 mln zł, co stanowi około 82% realizacji budżetu inwestycyjnego. Całość założeń okresu referencyjnego drugiego to jest poziom prawie 90% realizacji inwestycji. Przypomnę, że większość instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w Europie realizuje swoje inwestycje na poziomie około 75%. Oczywiście z punktu widzenia mojego jako prezesa nie jest to wynik zadowalający i mam nadzieję, że te zmiany, które wprowadziliśmy – a wprowadziliśmy szereg zmian dotyczących monitorowania realizacji inwestycji, priorytetyzacji tych inwestycji – spowodują, że w roku 2020 osiągniemy poziom bliski 100%, a mam nadzieję, że nawet wyższy, jeśli będzie taka możliwość, jeżeli uda nam się wynegocjować jeszcze trochę więcej pieniędzy w Komisji Europejskiej.

Nadmienię, że korzystamy z wszelkiego rodzaju funduszy, jakie są możliwe do wykorzystania, czyli mówimy tutaj o POIiŚ czy też mówimy o CEF, czyli Connecting Europe Facility. Posługujemy się takimi funduszami. Oprócz tego mogę dodać jeszcze jedną informację. Jako Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jesteśmy w procesie pozyskiwania około 60 mln zł na najbliższe trzy lata dotacji z „Polski cyfrowej" dotyczącej rozwoju systemu zarządzania bezzałogowymi statkami powietrznymi, czyli dronami.

Jeszcze spory zbiorowe. Obecnie mamy 11 otwartych sporów zbiorowych. W PAŻP-ie funkcjonuje 14 organizacji związkowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję panie prezesie za tak wyczerpującą odpowiedź. Gwoli uzupełnienia – czy przy tak wydaje się dużej liczbie sporów zbiorowych przewiduje pan jakiekolwiek zagrożenia w zakresie świadczonych usług przez agencję? Zwłaszcza kiedy będzie zwiększony ruch lotniczy, czyli jak przyjdzie lato.

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Te 11 sporów to są wszystkie spory zbiorowe, które są zarejestrowane od 2013 r. Jeśli chodzi o funkcjonowanie służb ruchu lotniczego, w szczególności w okresie letnim, gdzie wiemy, że w polskiej przestrzeni powietrznej znajduje się od 3 do 3,5 tys. operacji na dobę, patrząc na lata poprzednie, historię funkcjonowania i osiągane wyniki operacyjne, nie widzę obszaru do tego, aby było jakiekolwiek zagrożenie dotyczące zapewnienia ciągłości służb ruchu lotniczego oraz służb nawigacyjnych i służb zarządzania przepływem ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panowie prezesi, szanowni państwo, mówimy dziś o bezpieczeństwie ruchu lotniczego. Chciałbym, abyśmy porozmawiali trochę konkretniej o planowanych inwestycjach. Dziś mamy sytuację, w której ILS, czyli system pozwalający prowadzić operacje w warunkach ograniczonej widoczności, mamy na poziomie stopnia drugiego w Warszawie, natomiast w pozostałych portach lotniczych sytuacja nie jest tak dobra. Pytanie, czy wśród tych inwestycji, które są planowane na wysoką kwotę – powyżej 1,5 mld, są przewidziane także inwe-

stycje w systemie ILS w portach, które rozwijają się w sposób wyjątkowo dynamiczny? Pokazują to statystyki przyrostu pasażerów, głównie gdy chodzi o Kraków, ale także Katowice – tam te przyrosty są największe. Czy planowane jest podwyższenie standardu, gdy chodzi o ILS? Mieliśmy w ubiegłym roku sfinalizowaną inwestycje w Pyrzowicach, ale to dotyczyło nowej wieży kontroli ruchu – czy podobne inwestycje przewidziane są także na ten rok? To poprawia warunki pracy kontrolerów, a od tych warunków często zależy jakość ich pracy i w konsekwencji bezpieczeństwo.

Pytanie, które będę w podobny sposób formułował zarówno do prezesa PAŻP-u, jak i do prezesa ULC-u, dotyczące szkolenia. Do pana prezesa Janiszewskiego. Jak odbywa się pozyskiwanie nowych kontrolerów? Czy przybywa nowych kontrolerów, tak aby była gwarancja pełnej obsady podczas dyżurów? Czy są jakieś potrzeby formułowane przez prezesa PAŻP-u w tym zakresie? Czy wymaga to zwiększenia środków budżetowych? Chociaż na komisji budżetowej nie przypominam sobie, aby tego rodzaju potrzeby były formułowane.

Do pana prezesa ULC-u: jak pan ocenia system szkolenia pilotów? Czy te szkoły, które dziś je prowadzą, są zresztą dotowane z budżetu państwa, czy są wystarczające? Czy daje się zaobserwować odpływ wyszkolonych w Polsce pilotów do linii lotniczych, które konkurują z naszym LOT-em? Jaka jest skala, jeżeli taki odpływ jest? Ilu wyszkolonych pilotów tracimy? Odpowiednia liczba pilotów to większe bezpieczeństwo ruchu lotniczego.

Do pana ministra Horały mam pytanie w związku z tym, co się pojawiło, nowym zagrożeniem w ruchu lotniczym – myślę o tym koronawirusie, który powoduje istotne zmiany, może jeszcze nie w Europie, ale na pewno w Azji Południowo-Wschodniej. Wiem, że tam są wyizolowane ciągi dla pasażerów, specjalne procedury kontroli. Na ile my jesteśmy przygotowani? W Polsce nie mamy jeszcze żadnego przypadku, ale warto dmuchać.

Poseł Piotr Król (PiS):

Mamy już.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bydgoskie się postarało?

Poseł Piotr Król (PiS):

Nie bydgoskie.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Mamy zmianę sytuacji.

Poseł Piotr Król (PiS):

Pasażer wylądował w Łodzi.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Prośba o informacje na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Szanowni państwo, ta sytuacja faktycznie jest na bieżąco monitorowana. Tak jak mówiłem, nawet w tej chwili trwa spotkanie w Rządowym Centrum Bezpieczeństwa. Liderem tego tematu jest Główny Inspektorat Sanitarny. Jesteśmy z nim w ciągłym kontakcie. Zdarzyło się do tej pory kilkanaście sytuacji, że w przylatujących do Polski samolotach pojawiał się jakiś sygnał, że ktoś może zdradzać ewentualnie objawy lub pochodzi z krajów podwyższonego ryzyka, czy pośrednio może pochodzić z takich krajów. Na każdy taki przypadek reagujemy na bieżąco. Przede wszystkim takie osoby są izolowane, przetransportowane do szpitala, tam są badane. Jak do tej pory nie stwierdzono u jakiejkolwiek z takich osób, że faktycznie mają taki wirus. Wprowadziliśmy też procedurę, w której wszystkie osoby, które lecą lotami, które są określone jako takie o podwyższonym ryzyku, wypełniają specjalne ankiety, tak żeby były dane kontaktowe do nich, żeby można było monitorować dalszy ich ruch. Niestety podstawowy problem z koronawirusem jest taki, że okres do stwierdzenia objawów to jest 4 do 14 dni – i w tym okresie się zaraża. Teo-

retycznie należałoby do 14 dni przetrzymać wszystkich pasażerów takiego ryzykownego lotu, żeby stwierdzić, czy u któregoś z nich nie występują objawy. To oczywiście byłoby działanie nadmierne. Zdarzało się już, że wszyscy pasażerowie z danego lotu byli poproszeni o pozostanie przez kilka godzin w bardzo komfortowych warunkach, na przykład w saloniku VIP na Okęciu, po to żeby sprawdzić, wyeliminować, czy ta osoba, która na przykład miała gorączkę czy inne objawy, ma zwykłe przeziębienie, czy przypadek tego wirusa. Oczywiście te działania będziemy kontynuowali.

Jesteśmy umówieni dzisiaj z panem prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, żeby wystosować… Bo procedury, o których mówię, znakomicie funkcjonują w tych portach, które bezpośrednio podlegają państwowym Portom Lotniczym. Natomiast porty regionalne mają swoją specyfikę i swoje władze. Prowadzimy z nimi na bieżąco dialog. W niektórych przypadkach określiłbym go na ten moment jako niesatysfakcjonujący. Dlatego myślę, że wypracujemy jakąś metodę, żeby wydać wiążący obowiązek dla wszystkich portów lotniczych, żeby zachowywały się w ten sposób jak Okęcie i porty podlegające Portom Lotniczym.

Sytuacja jest dynamiczna. Jestem w stałym kontakcie z Głównym Inspektoratem Sanitarnym i jeżeli GIS będzie dalej wydawał zaostrzające ten reżim zarządzenia, to one oczywiście będą automatycznie i bezpośrednio w portach podlegających PPL-owi, a via procedury… Najpierw będziemy zachęcać, ale tak jak mówię, nie mamy tutaj decydującego wpływu na te porty, w których struktura własnościowa jest inna, gdzie dominują inni udziałowcy. Najlepiej będzie, jak te porty po prostu zastosują się do tego. A jak nie, to użyjemy odpowiednich rozwiązań prawnych, które by do tego zobowiązały. Taki jest stan na dziś. Choć tak jak mówię, część mojego zespołu jest w tym momencie na sztabie kryzysowym w Rządowym Centrum Bezpieczeństwa, na przykład pani dyrektor Departamentu Lotnictwa. Więc jeżeli zdąży do nas tutaj dotrzeć przed końcem Komisji, to może dowiemy się czegoś nowego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, tak. Ale jeszcze odpowiedzi dodatkowe, o które pan przewodniczący Grabarczyk…

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zaczynając od szkolenia – ze względu na to, że jesteśmy krajem o największej praktycznie dynamice wzrostu natężenia ruchu lotniczego, to ta liczba osób, licencji niezbędnych do obsłużenia tego ruchu jest na bardzo wysokim poziomie. Plan na najbliższe lata to jest około 139–140 nowych licencji. Na chwilę obecną w ośrodku szkolenia, na etapie zarówno klasy, czyli nauki teorii, plus do tego wstępnego symulatora oraz na tak zwanym szkoleniu OJT, czyli w szkoleniu na stanowisku operacyjnym znajduje się 106 osób. To jest bardzo duże wypełnienie naszego ośrodka szkolenia i to są ludzie, którzy są teraz przewidziani do szkolenia. Nasz czas wyszkolenia kontrolera ruchu lotniczego jest jednym z najkrótszych w Europie. Średnia europejska, to jest od 3 do 4 lat. Czas wyszkolenia kontrolera ruchu lotniczego w Polsce to jest od 20 do 24 miesięcy w zależności od tego, na jaki organ – czy to jest organ kontroli wieży, czy organ kontroli zbliżania, czy obszaru – przewidziana jest dana osoba.

Żeby zachęcić przyszłych adeptów i praktykantów, oczywiście za naukę w PAŻP nie płaci się, jest to kurs bezpłatny. Koszt wyszkolenia jednego kontrolera ruchu lotniczego może sięgać 300–500 tys. euro na jedną osobę. To są dzisiaj mniej więcej takie koszty wyszkolenia jednego człowieka, co stanowi bardzo duże obciążenie w budżecie PAŻP-u. Oprócz tego te osoby zatrudnione są na umowę o pracę, czyli normalnie płacimy pensję plus do tego gwarantujemy social, czyli możliwość pobytu w Warszawie, zamieszkania i prowadzenia takiego kursu, ponieważ kurs trwa od poniedziałku do piątku i odbywa się normlanie w godzinach pracy, między godziną 7.30 a 15.30. Oprócz tego wprowadzamy wszelkiego rodzaju zachęty i nowoczesne metody naboru takich osób. Odbywa się to zgodnie i pod nadzorem zarówno Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ponieważ nasz każdy kurs szkoleniowy zatwierdzany jest na poziomie Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Każda jednostka ma swój określony plan szkoleniowy, który jest zatwierdzany. Oprócz tego spełniamy wszelkie wymogi i certyfikaty Eurocontrol i cały proces naboru na kontrolera

ruchu lotniczego, który dzisiaj jest pięcioetapowy, odbywa się zgodnie z metodą eurocontrolowską, przy wykorzystaniu gier symulacyjnych sprawdzających predyspozycje danej osoby do wykonywania tego zawodu.

Oczywiście przez wiele, wiele lat był problem z liczbą personelu, ponieważ ruch wielokrotnie wzrastał, w sposób wykładniczy, i nie nadążaliśmy fizycznie. To się zmienia. Dzisiaj jesteśmy na poziomie prawie 590 kontrolerów. Założone było około 600 na koniec 2019 r., czyli jesteśmy mniej więcej minus 10 osób. Mamy nadzieję, że przy tych zachętach, które dajemy naszym pracownikom… A program socjalny dla wszystkich pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jest na najwyższym poziomie, a wręcz bym powiedział w europejskich standardach. Mam nadzieję zachęcić dużą część młodych ludzi do tego, żeby wystartowali u nas w konkursie, żeby wystartowali do ośrodka szkolenia. Takie szkolenie będzie prowadzone.

Patrząc na to, co się dzieje na rynku pracy, a wiemy, jakie warunki płacowe potrafią zaoferować dzisiaj dyskonty, podnieśliśmy płacę dla praktykantów kontrolerów ruchu lotniczego i w latach 2015–2019, jeśli chodzi o praktykantów pracujących już na stanowiskach operacyjnych, na żywym ruchu, pod okiem kontrolerów ruchu lotniczego, instruktorów, to średnia dzisiaj jest 4,5 tys. i to był wzrost o prawie 40%. Również w latach 2020–2024 planujemy wzrost wynagrodzenia, co do tej części osób, które są na symulatorze i w ławce szkolnej, czy na kursie teoretycznym. To jest dwa lata wyjęte z życia, gdzie ci ludzie się uczą po 12, 14, 18 godzin na dobę. To jest intensywna nauka, gdzie w pół roku, jeśli chodzi o zakres wiedzy teoretycznej, przyjmowany jest zakres mniej więcej pięciu lat studiów. To jest tak intensywna nauka w tym zakresie. Staramy się tak uatrakcyjnić i zachęcić młode osoby, aby przez te dwa lata poświęciły się i odbyły taki kurs. Jeśli chodzi o zdawalność, mamy taką samą średnią, jak to jest w Europie. To jest między 40% a 50%. Czyli jeżeli na kurs przychodzi 20–25 osób, mniej więcej połowa po dwóch latach zostaje kontrolerami ruchu lotniczego. Jest to poziom europejski, tak jak to się odbywa w całej Unii Europejskiej. To jest zakres szkoleniowy.

Jeśli chodzi o inwestycje dotyczące ILS-ów – ILS, czyli system wspomagania lądowania w warunkach małej widzialności, jest planowany razem z portami lotniczymi. Dzisiaj Unia Europejska dąży do tego, żeby to nie PAŻP czy „PAŻP-y" Europy płaciły za tego typu inwestycje, tylko żeby to lotnisko płaciło za wyposażenie infrastruktury do lądowania. My podejmujemy kroki wspólnie z każdym lotniskiem. Decyzje są podejmowane indywidualnie, w indywidualnych dwustronnych rozmowach.

Co do wyposażenia – to lotniska w Lublinie, Katowicach, Wrocławiu, Rzeszowie, Gdańsku, Modlinie i Poznaniu mają dzisiaj kategorię drugą. Co do lotniska w Warszawie, jest to kategoria trzecia B. Kategoria trzecia dzieli się jeszcze na trzy kategorie: A, B, C – to jest kategoria trzecia B. Mogę powiedzieć, że w takim momencie, kiedy mamy kategorię trzecią, a średniorocznie to jest 4–6 godzin w całym kraju takich warunków meteorologicznych, o tak niskich podstawach chmur, zarówno poziomych, jak i pionowych, przepustowość godzinowa lotniska Okęcie – ponieważ ta kategoria wymaga pełnej współpracy wieży kontroli ruchu lotniczego ze służbami operacyjnymi lotniska – wynosi około 10 samolotów na godzinę (10–12). Przy normlanej przepustowości – 42 operacji w warunkach normalnych, czyli takich, jakie są przewidziane dla kategorii trzeciej. Konkludując i odpowiadając na pytanie: każdy z portów lotniczych jest traktowany indywidualnie, a decyzja o tym, jakie będzie wyposażenie na danym lotnisku, jest podejmowana wspólnie przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej i władze danego lotniska.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan prezes ULC-u.

Prezes ULC Piotr Samson:

Szanowni państwo, ja może jeszcze dołączę informację do wypowiedzi ministra Horały. Jesteśmy na bieżąco w kontakcie ze wszystkimi portami. Również z portami regionalnymi. Dzisiaj rozmawiałem telefonicznie z dwoma portami. Mamy deklarację tego, że porty są w pełnej gotowości operacyjnej. Dzisiaj zostanie wydane polecenie przypominające prezesa ULC. Bo te informacje już doszły do portów, i te wszystkie procedury, które wydaje GIS, czyli nasza władza, i pojawiły się też zalecenia europejskiej agencji

bezpieczeństwa lotniczego EASA, dlatego że ten problem nie dotyczy tylko nas, ale całej Unii Europejskiej i chodzi o to, aby wszystkie działania były skoordynowane. Tak samo EASA i Bruksela pracują na poziomie europejskim. W związku z tym wydam dzisiaj takie polecenie, gdzie będziemy przypominać wszystkie procedury, do których powinny się stosować lotniska, przewoźnicy, agenci handlingowi – cała branża. Dlatego że to jest element niedotyczący tylko i wyłącznie lotnisk, ale również są konkretne zalecenia, jak się mają zachowywać przewoźnicy i agenci handlingowi. To będzie zrobione dzisiaj. To już było wysyłane, ale my oczywiście przypomnimy. I to wszystko, jeśli chodzi o kwestię koronawirusa.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Chciałbym uzupełnić jeszcze. Akurat tak się składa, że w zeszłym tygodniu, wracając z delegacji rządowej w Tokio, przesiadałem się na lotnisku w Pekinie – ale na razie wszystko w porządku.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To jeszcze siedem dni panu ministrowi zostało.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Jeszcze jest szansa, więc wszyscy państwu też już jesteście…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeszcze było pytanie o szkolenie pilotów.

Prezes ULC Piotr Samson:

Jeśli chodzi o szkolenie pilotów, to powiem tak – mamy dwa elementy tego zagadnienia. Jeden element jest taki, że dynamika zapotrzebowania na pilotów w naszym kraju jest tak duża, z jaką historycznie nie mieliśmy do czynienia. To jest w dużej mierze w obszarze Polskich Linii Lotniczych LOT. Natomiast mówimy tutaj o w pełni wyszkolonych pilotach. Wyszkolenie takiego pilota to nie jest rok, to nie są dwa lata, to nie są trzy lata. On może ewentualnie wejść na pierwszy typ samolotu, ale to jest czas. Natomiast LOT kupuje dreamlinery, LOT kupuje zaawansowane samoloty, w związku z tym sytuacja jest taka, że na już potrzebujemy doświadczonych pilotów. Nawet z punktu widzenia tego, że mamy ten system szkolenia bardzo rozwinięty, wszystkie egzaminy są zdawane u nas, w ULC, w związku z tym widzimy statystycznie, ile jest chętnych. Powiększyliśmy naszą salę egzaminacyjną, zrobiliśmy remont. Dlatego że były takie kolejki, że prawie że były listy społeczne na to, żeby się zapisać na egzamin. Ale to już zrobiliśmy, czyli nie robimy żadnych barier.

Natomiast mogę powiedzieć, że są dodatkowe szkoły wyższe… Historycznie było tak, że mieliśmy Politechnikę Rzeszowską, teraz mamy Politechnikę Śląską, Politechnikę Poznańską, mamy kolejne ośrodki akademickie, które otwierają te specjalności. Natomiast pamiętajmy, jeśli mówimy o ośrodku akademickim, to tam są pełne studia. I to znowu wydłuża nam czas takiego wyszkolenia pilota gotowego, żeby wejść na szkolenie zaawansowane w linii lotniczej. Mamy boom, jeśli chodzi o prywatne szkoły lotnicze, które szkolą w krótszym czasie. Tam trzeba zapłacić pieniążki, ale tych chętnych też jest dużo.

Mamy sytuację taką, że ten rynek pracy, bo jest to rynek pracownika w tym momencie, jest rynkiem globalnym. Jeżeli pilot jest wyszkolony, ma uprawnienia na dany typ samolotu, i są to samoloty albo produkcji europejskiej, albo produkcji amerykańskiej, to trudno nam jest w jakiś sposób sterowalny zagwarantować, że wszyscy piloci czy adepci wyszkoleni w Polsce będą chcieli latać w Polsce, a nie będą chcieli latać w innej linii lotniczej. W związku z tym ten rynek z definicji jest otwarty. Mamy dwa elementy. Otwarty rynek, który powoduje również to, że LOT z drugiej strony sięga już po pilotów obcokrajowców, dlatego że ta dynamika rozwoju LOT-u jest taka, że inaczej tego nie da się zaspokoić. Ale to samo robią wszystkie linie, które idą z dużą dynamiką, szczególnie niskokosztowe: Wizz Air, Ryanair. To jest zawód globalny, to jest praca globalna.

Z drugiej strony, jeśli chodzi o system szkoleniowy, to bardzo się cieszymy z tego, że są kolejne uczelnie, które są zainteresowane tym, żeby tych adeptów promować. Powiększamy nasze zdolności, jeśli chodzi o kwestie egzaminów, żeby nie blokować tego.

Natomiast tak jak mówimy, nie jesteśmy w stanie w tym momencie zagwarantować, że jeden do jeden tyle pilotów, ile potrzebuje LOT, to tyle pilotów będzie wyszkolonych. Dlatego tak jak powiedziałem – tu jest kilka czynników. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Jeżeli mogę, tylko tytułem uzupełnienia jeszcze koronawirusa. Dołączyła do nas pani dyrektor Beata Mieleszkiewicz z Rządowego Centrum Bezpieczeństwa. Otóż na ten moment Główny Inspektorat Sanitarny wydał kilka dokumentów. Przede wszystkim zasady postępowania z osobami podejrzanymi o zakażenie koronawirusem. Następnie karta lokalizacji pasażera, czyli ankieta dla pasażerów, którzy podróżowali LOT-em razem z taką osobą, która została zidentyfikowana jako podejrzana. Ulotki informacyjne, szeroko dystrybuowane dla osób powracających z Azji południowo-wschodniej. Komunikat GIS dla osób podróżujących. Te dokumenty w tym momencie, kiedy rozmawiamy, zostały wysłane do wszystkich portów lotniczych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca Milczanowska.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie prezesie, dowiedzieliśmy się mniej więcej, jak kształtują się zarobki kontrolerów ruchu. Chciałam zadać pytanie. Generalnie jak kształtują się zarobki w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej? To, czym może się pan prezes z nami podzielić, bo wiemy, że różne legendy krążą na ten temat, a zdajemy sobie sprawę, że wiele jest zawodów, gdzie ludzie powinni być godnie wynagradzani.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie prezesie.

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Pani przewodnicząca, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dziękuję za to pytanie. Postaram się odpowiedzieć w ten sposób. Oczywiście Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest instytucją, która musi zapewniać najwyższy poziom bezpieczeństwa, czyli musi zapewniać bezpieczeństwo nie tylko w ruchu lotniczym, ale również pracownikom. Dlatego mamy bardzo duży program socjalny w całej instytucji, przysługujący wszystkim pracownikom. Jeśli chodzi o poziom zarobków, to jest on adekwatny do tego, jaki zawód wykonujemy. Nie tylko jako kontrolerzy ruchu lotniczego, ale również służby wspomagające, również służby tworzące procedury, zarządzające przepływem ruchu lotniczego. Mogę się odnieść do średniej całej, firmowej. Jeśli mogę takie dane podać – bo tutaj pewnie zachęciłbym też trochę tych młodych adeptów, którzy przychodzą, ale też kontrolerów ruchu lotniczego, chcę nadmienić, że do tego zawodu powinno się z miłości przychodzić i z poczucia obowiązku i pasji – średnie zarobki brutto w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej według stanu na 27 stycznia 2020 r. wszystkich pracowników agencji wynoszą 21 643 zł.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, panowie prezesi, panie i panowie posłowie, jedna krótka informacja. Korzystając z obecności kierownictwa ULC-u, przede wszystkim ministra Horały, pełnomocnika, szefa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, chcielibyśmy jako prezydium zasygnalizować, że w planie pracy na konkretnie pierwsze półrocze planujemy posiedzenie poświęcone zagadnieniu informacji ministra infrastruktury na temat zarządzania infrastrukturą ruchu lotniczego w świetle prawa Unii Europejskiej oraz proponowanych zmian. To jest o tyle istotne, że po sześciu latach w 2020 r. mamy zainicjowany przez Komisję Europejską, Parlament oraz przez prezydencję powrót do rewizji pakietu legislacyjnego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, które to prace zostały zawieszone w 2014 r. Tutaj wystąpimy o konkretyzację proponowanych działań legislacyjnych, planów przygotowujących właściwe jednostki resortowe oraz nadzorowane i podległe do działań w przewidywanej nowej sytuacji

prawnej w zakresie infrastruktury, zarządzania ruchem lotniczym w europejskiej przestrzeni powietrznej. To tylko taka sygnalizacja. Nie chcę tego rozbudowywać na bardziej szczegółowe elementy. Myślę, że jest to temat ważny i istotny z punktu widzenia współdziałania Ministerstwa Infrastruktury z MSZ-em i Ministerstwem Obrony Narodowej, po to aby lepiej wypracować polskie stanowisko negocjacyjne w ramach działań rządu.

Pytanie jedno mam do pana prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej czy ewentualnie pan prezes ULC-u mógłby na to odpowiedzieć. Jak wiadomo, doszło do zestrzelenia samolotu ukraińskiego nad Iranem przez siły powietrzne armii irańskiej. Prawie 200 ofiar śmiertelnych. Ogromne skutki polityczne, międzynarodowe, ale też finansowe, a także te bardzo praktyczne dla pasażerów – wynikające z potrzeby korekty korytarzy powietrznych, tranzytowych. Mówię w takim języku bardziej powszechnym. Pytanie jest konkretne. Po pierwsze, czy na skutek tego zdarzenia nadzwyczajnego Polska Agencja Żeglugi Powietrznej może utracić jakieś środki wynikające ze skutków tego zdarzenia? Jeśli takie skutki finansowe miałaby ponieść, to mniej więcej jak państwo szacujecie te skutki na 2020 r.?

Druga prośba i pytanie w kontekście tego pytania, które przed chwilą zadałem. Jakie do chwili obecnej zostały podjęte na poziomie europejskim ewentualne ustalenia dotyczące poruszania się w przestrzeni powietrznej Iranu czy Iraku, a przede wszystkim Iranu? Jaki to ma ewentualnie wpływ na przewoźników takich jak LOT, ale nie tylko? Prośba o syntetyczną informację, komentarz, ale przede wszystkim odpowiedź na to pytanie podstawowe. Czy na podstawie takiego zdarzenia nadzwyczajnego, które ma miejsce tysiące kilometrów od Polski, są skutki finansowe również dla instytucji zarządzającej polską przestrzenią powietrzną, jaką jest PAŻP?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuje serdecznie. Panie prezesie.

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odpowiadając na drugie pytanie, co do sytuacji. Ta sytuacja jest analizowana zarówno na poziomie polskim, naszej instytucji jako Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, jak i przede wszystkim na poziomie Eurocontrol i EASA. Na chwilę obecną zostały wydane zalecenia dotyczące omijania przestrzeni powietrznej zarówno Iranu, jak i Iraku. Tylko to jest dzisiaj na poziomie zaleceń zarówno EASA, jak i FAA. FAA wydało specjalny biuletyn, jak dobrze pamiętam. Ale tutaj pewnie prezes ULC-u mnie wspomoże. Dla amerykańskich linii lotniczych oznacza to całkowite omijanie tych stref do momentu wyjaśnienia się sytuacji militarno-wojskowej.

Co do wpływu. Prowadzimy bieżące analizy. Analizy te wskazują, że jeżeli sytuacja będzie eskalować w stosunku do tego, co mamy na chwilę obecną – ponieważ ten wpływ dzisiaj jest bardzo znikomy i praktycznie nieodczuwalny dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej – jeżeli sytuacja eskalowałaby, zarówno na poziomie politycznym, jak i militarno-wojskowym oraz operacyjnym, obliczamy, że straty w ruchu tranzytowym byłby na poziomie między 17% a 20%. W ujęciu rocznym…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przychodów tak?

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Tu mówimy o ruchu lotniczym, o operacjach. Co do przychodu, liczymy, że to mogłoby być około 50 mln strat rocznie dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, czyli na cały okres referencyjny trzeci to jest około 250 mln zł przychodu.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy mógłby pan prezes przypomnieć posłankom i posłom Komisji, jaki jest średni poziom przychodów PAŻP-u w latach 2018–2019?

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Rocznie przychód PAŻP-u jest na poziomie około 800 do 900 mln zł, w zależności od tego, jak ten ruch co roku się kształtuje i jaka jest struktura ruchu, jakie są stawki. To jest rząd około 800–900 mln zł. To byłby znaczący uszczerbek w budżecie PAŻP-u.

W wyniku tego PAŻP musiałby wystąpić do Komisji Europejskiej o rewizję planu skuteczności działania, czyli naszego biznesplanu. Pełen proces takiej rewizji to jest około 2,5 roku i dopiero wtedy moglibyśmy liczyć na rekompensaty finansowe, jeśli można to ująć w takim wyrażeniu.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Mam pytanie, jeśli można, panie prezesie. Krótkie, w kontekście pytania pana posła Laska. Jest 11 postępowań ze związkami zawodowymi dotyczących sporów zbiorowych. Przez media stosunkowo niedawno przetoczyła się informacja o sytuacji kryzysowej, konfliktowej na warszawskiej wieży lotniska Okęcie. Chciałbym się spytać, po pierwsze, w jakim zakresie są te spory zbiorowe. To raz. Dwa – jak wygląda sytuacja na warszawskiej wieży, która jest kluczowa? Czy ten konflikt został zażegnany? Jeśli tak, to w jaki sposób?

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, wracając do mojej wypowiedzi wcześniejszej – od 2013 r. do dnia dzisiejszego funkcjonuje 11 sporów zbiorowych. Duża część tych sporów zbiorowych dotyczy tylko i wyłącznie aspektów finansowych i wynagrodzeń pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Może przytoczę kilka faktów dotyczących tego, co miało miejsce w okresie referencyjnym drugim, czyli w latach 2015–2019. Większość grup pracowniczych otrzymała dosyć znaczące zmiany dotyczące wysokości wynagrodzeń. Zacytuję kilka tak naprawdę tych grup. Taką statystkę przygotowaliśmy sobie na nasze dzisiejsze spotkanie. Pracownicy zgodnie z metodologią i przepisami Unii Europejskiej w organizacjach zapewniających służby żeglugi powietrznej dzielą się na dziewięć kategorii. Dziewiąta kategoria to pracownicy służb pomocniczych, zaczynając od nich – wzrost wynagrodzeń na poziomie 27,3% w latach 2015–2019. Pracownicy administracyjni – 20,6%, pracownicy wsparcia technicznego i rozwoju… i wdrożeń systemu CNS/ATM (CNS to jest komunikacja, nawigacja i dozorowanie) – 23,5%. Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoring kontroli – 9,1%, pracownicy wsparcia operacyjnego – ponad 3%, asystenci kontrolerów ruchu lotniczego – 1,5%, praktykanci kontrolerzy ruchu lotniczego, tak jak wspominałem wcześniej, to prawie 40% wzrost wynagrodzeń. Ale to było w związku z sytuacją rynkową, jaką mamy w Polsce. Kontrolerzy ruchu lotniczego – 21,7%. Taki poziom kształtowania się wzrostu wynagrodzeń wszystkich grup pracowniczych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej nastąpił w latach 2015–2019. Musimy pamiętać o tym, że działamy w reżimie przepisów europejskich i musimy spełniać określone cele efektywności, w tym cel efektywności kosztowej, który na lata 2020–2024 został wyznaczony na poziomie –1,9%, czyli redukcji kosztu ustalonego o praktycznie 2% rok do roku dla wszystkich jednostek. Razem z Urzędem Lotnictwa Cywilnego zaproponowaliśmy, że ten poziom spadku kosztu ustalonego nie oznacza, że przychody będą spadać i koszty będą spadać. Jest to uzależnione od poziomu ruchu. Będzie on wynosił około 1%. Tak że to, co zaproponowaliśmy wspólnie z urzędem i z ministerstwem, odbiega od tego, co narzuca nam poniekąd Komisja Europejska, ale to tylko z tego względu, że jesteśmy instytucją rozwijającą się i instytucją, która musi zainwestować określone pieniądze zarówno w rozwój pracowniczy, jak i w rozwój technologii. Stąd też budżet, jaki zaproponowaliśmy na lata 2020–2024, to poziom 6 mld zł, co stanowi o 50% więcej w stosunku do tego, co było w latach 2015–2019.

Co do sporu dotyczącego wieży warszawskiej, zgodnie z dokumentami z 19 grudnia, przesłanymi do Inspekcji Pracy, spór ten został zakończony. W styczniu zostały podpisane indywidualne porozumienia pracownicze z 29 pracownikami. W kwestii prawa spór ten został zamknięty.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan poseł Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, panowie prezesi, szanowni państwo, mam dwa krótkie zagadnienia, pytania. Podczas wypowiedzi na temat systemu ILS pan prezes był uprzejmy nie wspomnieć nic o lotnisku w Krakowie. Tam jest sytuacja o tyle trudna, że to jest chyba najbardziej zamglone lotnisko w Polsce i pewnie… Myślę, że jednak Kraków. Sytuacja pogodowa w sposób znaczący wpływa na sytuację pasażerów. W związku z tym czy tutaj PAŻP ma jakąś koncepcję i plan w związku z koniecznością poprawienia warunków wykonywania operacji lotniczych?

Druga rzecz. Swego czasu pojawiły się takie niepokojące informacje dotyczące zabezpieczenia czy bezpieczeństwa obiektów PAŻP w związku z niewystarczającym poziomem ochrony. Proszę o informację, czy ta sytuacja unormowała się. Czy PAŻP prowadzi w jakiś sposób weryfikację tego poziomu ochrony? Czy nastąpiły zmiany od czasu upublicznienia tych informacji? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie prezesie.

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni proszeni, Wysoka Komisjo, odnosząc się do Krakowa – to ja tak podzielę, bo słyszałem głosy – zarówno w Krakowie, jak i w Gdańsku są mgły ze względu na warunki pogodowe. Kraków w niecce, Gdańsk bardzo blisko wody, Gdynia też, tak że na równi będę traktował te dwa lotniska. Kwestia jest tego typu, że pozostajemy w bezpośrednim kontakcie z władzami lotniska. W dużej mierze to, w jaki dokładnie system będzie wyposażone lotnisko, zależy od tego, kiedy będzie wybudowana nowa droga startowa dla lotniska w Krakowie. W momencie budowy nowej drogi startowej planowane jest oddanie przez PAŻP ILS-u kategorii trzeciej, czyli tej najwyższej. Jest to sprzęt dosyć kosztochłonny, jest to dosyć znacząca inwestycja. Plan oddania jest w 2021 r. Natomiast jest to w pełni uzależnione od tego, kiedy zostanie zrealizowana inwestycja przez port lotniczy Kraków.

Co do obecnego wyposażenia, jest to kategoria druga. Ale też trzeba pamiętać, że każda z tych kategorii wymaga procedur po jednej i po drugiej stronie. Oczekujemy takich procedur od Krakowa co do kategorii drugiej jako lotniska, ponieważ to jest współdziałanie dwóch służb operacyjnych i tylko na zasadzie dwóch równowartych procedur, zarówno po stronie PAŻP-u, czyli Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, jak i lotniska, będzie możliwość w pełni wykorzystania możliwości kategorii drugiej co do lotniska w Krakowie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Ostatnie zgłoszenie, pan poseł Lasek.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Panie przewodniczący, kwestia zabezpieczeń.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, proszę.

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Jeśli chodzi o zabezpieczenia, to przede wszystkim, zgodnie z informacją przekazaną przez wszystkie służby – a mamy cały dział: bezpieczeństwo, zarówno dotyczący tego bezpieczeństwa security, czyli zabezpieczenia infrastruktury krytycznej (ponieważ PAŻP jest częścią infrastruktury krytycznej państwa polskiego), jak i dotyczący zapewnienia systemu zarządzania bezpieczeństwem w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej – PAŻP posiada zatwierdzony bądź uzgodniony z właściwymi organami Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Straży Granicznej, Ministerstwa Infrastruktury, urzędem wojewody mazowieckiego, Państwową Strażą Pożarną, Urzędem Lotnictwa Cywilnego program ochrony, a także plan ochrony infrastruktury krytycznej. Plany są zatwierdzone przez wszystkie organy. Tak że spełniamy wszelkiego rodzaju wymogi. Co do przeprowadzonych kontroli, mieliśmy przeprowadzone dwie kontrole Najwyższej Izby Kontroli, które nie wykazały nieprawidłowości funkcjonowania tego obszaru, a bieżące audyty

wykonywanie przez audytorów Urzędu Lotnictwa Cywilnego wskazywały na najwyższą – pierwszą kategorię poziomu ochrony.

Co do doniesień prasowych, które miały miejsce, w chwili obecnej osoby wykonujące wszelkiego rodzaju prace porządkowe na terenie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej są zatrudnione przez firmę IMPEL. Firma IMPEL posiada wszelkie certyfikaty Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego do prowadzenia takich prac. Prace porządkowe w częściach krytycznych, infrastruktury najbardziej krytycznej, odbywają się pod nadzorem pracowników ochrony, pod stałym monitoringiem kamer. Nie ma w tym zakresie żadnego zagrożenia dotyczącego bezpieczeństwa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, jaki i państwa polskiego oraz infrastruktury krytycznej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowny panie prezesie, mam jeszcze dwa krótkie pytania. Po pierwsze, uzupełnienie tych pytań dotyczących spraw wynagradzania w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Czy w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej funkcjonuje zakładowy układ zbiorowy pracy? A jeżeli nie, to czy są prowadzone prace nad tym i na jakim są etapie?

I drugie pytanie jest pochodną spotkań z mieszkańcami okolic lotnisk, tam gdzie jest obszar ograniczonego użytkowania. Czy Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przewiduje jakieś dodatkowe działania na najbliższy czas mające zapewnić zmniejszenie oddziaływania hałasu w tych obszarach? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Polaczek jeszcze chciał zadać pytanie i może wówczas poprosimy o odpowiedź.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pośrednio zadam pytanie, które wiąże się z dzisiejszym posiedzeniem. Myślę, że jest ono bardzo praktyczne dla wszystkich partnerów obecnych na dzisiejszym posiedzeniu Komisji.

Myślę, że jednym z ogromnych wyzwań, które stoją przed projektem rozbudowy każdego portu regionalnego – na przykład Kraków, który ma w planie budowę nowego pasa, już nie mówię tutaj o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, ale o wszelkich innych inwestycjach w portach regionalnych, zwłaszcza jeśli chodzi o rozbudowanie dróg startowych i nie tylko – są aktualne przepisy prawa lotniczego, które mówiąc wprost, sprowadzają się do definicji obszaru ograniczonego użytkowania i można powiedzieć: kosztów wynikających z odszkodowań, jakie się wiążą z tytułu negatywnego oddziaływania lotniska na środowisko. Wypłacane są wielomilionowe odszkodowania. Uzyskałem taką informację, że na przykład lotnisko poznańskie ma zasądzone ponad 75 mln zł w ramach tysiąca postępowań indywidualnych na wniosek osób zainteresowanych. Przy rozbudowie portu w Krakowie tego rodzaju skutki będą bardziej dotkliwe. Generalna kwestia dotyczy budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. To jest wyzwanie zupełnie innej kategorii i o innych skutkach finansowych, właśnie również w tym zakresie ewentualnych odszkodowań wynikających ze strefy ograniczonego użytkowania.

Chciałem się zapytać. Nie wiem, czy pan prezes ULC-u odpowiedziałby, czy pani dyrektor, czy pan minister Marcin Horała. Czy państwo analizują ten problem, który ma bardzo z jednej strony praktyczne skutki dla wszystkich portów regionalnych? Dla Okęcia to jest skutek finansowy jeszcze bardziej dotkliwy. Nie będę mówił o szczegółach. Podałem przykład Poznania, nie wiem, czy tam suma bilansowa portu… przekracza chyba 80 mln zł. Czyli takie nałożenie w postaci iluś set orzeczeń sądowych odpowiedzialności takiego portu na ponad 70 mln – to są ogromne skutki finansowe. W tym zakresie chciałem się zapytać o to, czy podejmujecie państwo takie prace w ministerstwie, analizujecie to zagadnienie, po to żeby również w sposób racjonalny przede wszystkim ograniczyć potencjalną skalę nadużyć, które wynikają ze stosowania dzisiaj przepisów aktualnie obowiązujących?

Nie chcę tutaj rozwijać przykładów bardzo konkretnych, ale poddaję pod uwagę to zagadnienie, korzystając z – tak można powiedzieć – reprezentatywnej obecności wszystkich zainteresowanych podmiotów, z panem ministrem Marcinem Horałą na czele. Raz jeszcze przepraszam, że nie wymieniłem na początku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie ministrze, rozumiem, że został pan wywołany przez przewodniczącego Polaczka do tablicy.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Sam się nawet zgłosiłem. Tak, oczywiście dostrzegamy ten problem. On jest różny, ponieważ na ten moment różnie kształtuje się orzecznictwo sądów w tej sprawie, zazwyczaj regionami. Chyba taki najbardziej jaskrawy przykład jest właśnie w regionie poznańskim, gdzie w roku 2018 zysk portu lotniczego wyniósł 70 mln zł, a zasądzone odszkodowania 120 mln zł. Występuje ewidentnie negatywne zjawisko, które nabrało pewnej formy patologii. To znaczy firmy wyspecjalizowane w produkowaniu i dochodzeniu tego rodzaju roszczeń, które same… Żeby była jasność – jak najbardziej takiej osobie, której komfort życia, majątek doznał jakiegoś uszczerbku w wyniku sąsiedztwa lotniska, należy to zrekompensować. Natomiast tę rzeczywistą szkodę. W chwili obecnej jest tak, że są kancelarie, które same zgłaszają się do ludzi, którzy żyją tam od lat i w niczym poszkodowani jak do tej pory się nie czuli, którym jakby ich szkoda i możliwość uzyskania dużych pieniędzy jest dopiero uświadamiana przez taką firmę. W niektórych sądach rozpowszechnia się taka linia orzecznicza. Wydaje mi się zrozumiała po ludzku. To znaczy że jest jakaś wielka, bogata instytucja: lotnisko – i prywatna osoba czemu właściwie miałaby nie dostać dużych pieniędzy?

Tak być nie może. My przygotowujemy pewne rozwiązania prawne, natomiast przepraszam, nie chcę jeszcze mówić dokładnie jakie, bo jesteśmy wewnątrz resortowej dyskusji na ten temat. Nie jesteśmy jeszcze gotowi, żeby na zewnątrz przedstawiać. Ale cel jest jasny – dążenie do tego, żeby dochodzić można było realnej, rzeczywistej szkody, realnego, rzeczywistego uszczerbku, a nie jakiś hipotetycznych, teoretycznych utrat wartości, które na przykład nigdy nie nastąpiły, ale może mogłyby nastąpić, bo może ktoś w przyszłości, kiedyś chciałby coś tam w tym obszarze zrobić i to by było warte 3 mln, więc 3 mln mu się należą. A tak to niestety w niektórych przypadkach wygląda. Mogę obiecać, że na pewno w tym roku, a nawet w pierwszej połowie tego roku takie rozwiązania będziemy proponować. Przynajmniej wyjdą one z ministerstwa. Potem dalszy ciąg uzgodnień jest trochę poza naszą kontrolą, ale je przygotujemy.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo, bardzo dziękuję panu ministrowi za tę konkretną odpowiedź. To jest rzeczywiście taka bomba z opóźnionym zapłonem. Cieszę się, że ministerstwo podejmuje inicjatywę w kierunku korekty tych obowiązujących przepisów. Tam jest styk prawa lotniczego oraz przepisów środowiskowych.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Poproszę jeszcze o odpowiedź na pytania pana posła Laska i będziemy zmierzali do końca.

Poseł Piotr Król (PiS):

Pan Sośnierz się chyba jeszcze zgłosił.

P.o. prezesa PAŻP Janusz Janiszewski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, co do środowiska – oczywiście duża część leży po stronie portu lotniczego. Z naszej strony staramy się tworzyć procedury tak, aby przede wszystkim polegały na dwóch podstawowych aspektach. CDA, czyli continuous descent approach i continuous climb procedure. Takie procedury są wdrożone na polskich lotniskach. Nawigacja jest na poziomie RNP 1, czyli na tym najwyższym stopniu, tak aby redukować. Oprócz tego zamierzamy zakupić system do badania wpływu operacji lotniczych oraz procedur, w szczególności w ujęciu hałasowym. Taki system zostanie zakupiony i wdrożony do końca tego roku, co pomoże planować jeszcze lepiej procedury

podejść, procedury dolotów, odlotów z lotnisk, gdzie zapewniamy swoje służby ruchu lotniczego. Chciałbym jeszcze nadmienić, że w lutym 2019 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wprowadziła przestrzeń tzw. lotów swobodnych w całym zakresie funkcjonowania przestrzeni klasy C, czyli przestrzeni powietrznej kontrolowanej, tj. od wysokości 3050 m, od poziomu flight level 100 do poziomu flight level 660, czyli do górnej granicy, gdzie sięga rejon informacji powietrznej: Warszawa – to uzupełniając, wiem, że pan poseł doskonale wie, o czym w tym zakresie mówię – co powoduje redukcję przelecianych mil morskich w polskiej przestrzeni powietrznej, a tym samym redukcję CO^2 na określonym poziomie. Musimy spełniać określone cele na poziomie europejskim, wyznaczonym przez Komisję Europejską. To odpowiadając na pytanie środowiskowe.

Co do pierwszego pytania, dotyczącego ZUZP-u, to zgodnie z ustawą o PAŻP zasady wynagradzania określa regulamin wynagradzania, który jest akceptowany przez właściwego ministra infrastruktury. Prace nad ZUZP-em trwają nieustannie od 13 lat. Od czasu, od kiedy objąłem funkcję prezesa, mamy cykliczne, comiesięczne spotkania dotyczące zakładowego układu zbiorowego pracy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Ostatnie pytanie pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Powiedział pan, że w związku z tym, że brakuje kontrolerów, zachęcamy ich zarobkami, i że w tej chwili te zarobki wynoszą 4,5 tys. Z drugiej strony powiedział pan, że średnia w agencji wynosi ponad 20 tys. zł. Rozumiem, że urzędników brakuje nam prawie pięć razy bardziej niż kontrolerów lotów, że musimy zachęcać ich tak wysokimi zarobkami, żeby przychodzili tam do pracy. Czy ta struktura zarobków jest według pana sensowna i prawidłowa?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Jeżeli mogę. Chyba zaszło nieporozumienie. Otóż wynagrodzenie średnie 4627 zł dotyczy praktykantów kontrolerów ruchu lotniczego, natomiast średnie wynagrodzenie kontrolerów ruchu lotniczego to jest 39 100, a w Warszawie – 56 tys., więc jednak to wynagrodzenie na stanowiskach administracyjnych to jest na przykład 11 tys. Kontrolerzy lotów zarabiają wyraźnie lepiej niż pracownicy administracji w PAŻP-ie. Praktykant, który się szkoli, nie jest jeszcze kontrolerem lotu, otrzymuje te 4,6 tys.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Nie widzę więcej zgłoszeń. Zamykam posiedzenie. Bardzo serdecznie dziękuję za przybycie.